

20060274

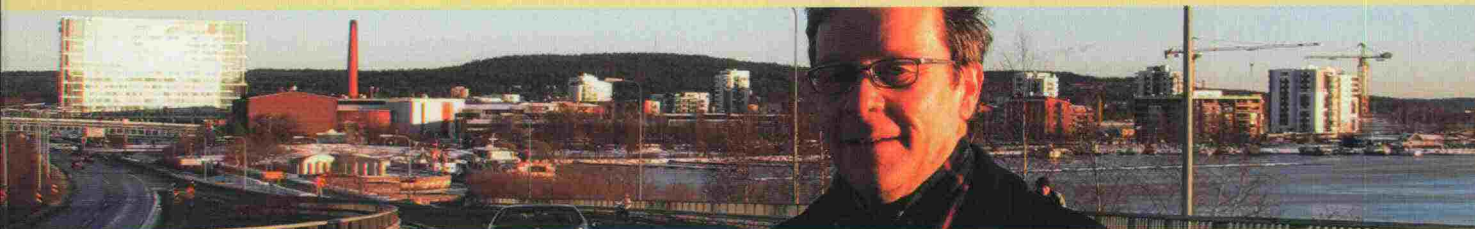
**Keski-Suomen tiepiiri
Toiminta- ja taloussuunnitelma
2007–2011**




TIEHALLINTO
Kirjasto

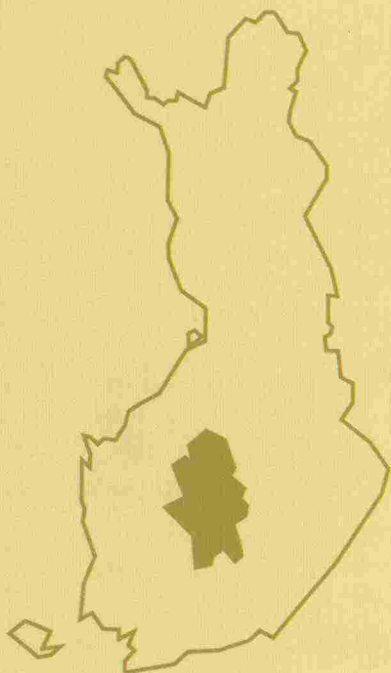
 **TIEHALLINTO**

OR TIEH / K-S



SISÄLTÖ

- Valtaosa rahoituksesta tieverkon hoitoon ja kunnostukseen.....3
- Keskeisimmät tienpidon painotukset Keski-Suomessa.....3
- Liikenneturvallisuuksia painotetaan kaikessa tienpitotoiminnassa.....4
- Yritysten toimintamahdollisuuksista pidetään huolta.....4
- Tieverkon palvelutasossa ei tapahdu merkittäviä muutoksia.....4
- Tienkäyttäjien liikkumisolot säilyvät ennallaan.....5
- Liikennejärjestelmää ja maankäyttöä suunnitellaan yhteistyössä.....5
- Ympäristöhaittoja vähennetään.....5
- Keski-Suomen tiepiirin tiehankkeet 2007–2011.....6
- Keski-Suomen tieverkon kunto.....7
- Tienpidossa etsitään vaihtoehtoja.....9
- Tiehallinto.....10
- Tiehallinnon palvelulupaus.....10



Kansi: Vt 4, Jyväskylä–Kirri, ”Muurahaiset” Kuva: Pertti Luukkonen

Keski-Suomen tiepiirin alue on yhtenevä Keski-Suomen maakunnan kanssa. Sijainti Suomessa on keskeinen, myös liikenteellisesti, halkovathan maakuntaa valtakunnan keskeiset päätiet sekä pohjois-eteläsuunnassa että poikkisuunnassa.

Liikenteen painopiste on valtateillä 4 ja 9, jotka myös kuuluvat uuteen runkotieluokkaan, valtatie 4 kokonaan ja valtatie 9 Turusta Jyväskylään saakka. Näiden runkoteiden parantaminen ja siihen varautuminen suunnittelussa ovat keskeisessä osassa toiminta- ja taloussuunnitelmakaudella 2007–2011.

Runkoteiden luonne on nykyisiä valtateitä laadukkaampi, niillä on tavoitteena pitkämatkaisen liikenteen sujuva eteneminen ja korkea turvallisuustaso. Yhdessä nämä vaatimukset tarkoittavat sitä, että näiden teiden tavoitteellisen nopeustasona on 100 km/t, ja että nämä tiet ovat nykyistä selvemmin erotettu paikallisesta liikkumisesta ja tien viereisestä maankäytöstä.

Tämä tavoitetilä edellyttää runsaasti investointeja, osalla näitä teitä tarvitaan kaksi ajorataa, suuri osa on keskikaiteellista jatkuvaa ohituskaistatietä, ja osa nykyisen tyyppistä valtatieä, jossa ohituskaistoja on tasaisin välein toistuvina. Kaikki ohituskaistaosuudet ovat keskikaiteella erotettuja vastakkaisesta ajosuunnasta. Suorat liittymät runkotiehen vähenevät ja tien rinnalle tarvitaan paikalliseen tarpeeseen rinnakkaisia väyliä. Tällainen laadutason nosto vaatii pitkän ajan ja tapahtuu vaiheittain, lopputilanteen mukaista

suunnittelua tarvitaan kuitenkin paljon jo maankäytön suunnittelun tarpeisiin.

Maakunnan sisällä Jyväskylän seudulla on keskeinen rooli niin asukasmäärän kuin palvelujenkin suhteen. Liikkuistarpeen painopiste on säteittäinen painottuen Jyvässeudun suuntaan. Maakunnan sisäisessä yhteistyössä on myös kulkuturvettä kuntien välillä yhteisten palvelujen käytössä. Tällaista yhteistoimintaa tukeva seudullinen tieverkko ja kuntakeskusten väliset yhteydet ovat monin paikoin laadultaan puutteellisia sorapintaisia teitä.

Kevyen liikenteen turvallisuus korostuu erityisesti koululaisten osalla. Ovathan nämä pienimmät kulkijat säännöllisimpiä tienkäyttäjiä aamuin illoin. Omatoiminen turvallinen koulumatka lähietäisyydellä pitäisikin varmaan tulkita eräänlaiseksi yhteiskunnan peruspalveluksi, niin kuin koulukin on. Puutteita näissä yhteyksissä kuitenkin on, ja lyhyeltäkin matkalta joudutaan järjestämään kuljetuksia matkan vaarallisuuden mukaan. Tehty kevytliikenneväylien tarveselvitys tuotti 170 kohdetta, yhteensä 280 km kevytliikenneväylätarpeita, vuotuinen toteutusmäärä on ollut vain kymmenen kilometrin luokkaa.

Alkava kausi 2007–2011 on sikälikin haasteellinen, että alueellisten investointien rahoitustaso on voimakkaasti supistunut nykyisen tieverkon ylläpidon vaatiessa enenevästi panostusta. Samanaikaisesti myös EU:n rakennerahoituksen avulla toteutettavat hankkeet todennäköisesti uudella ohjelmakaudella jäävät hyvin vähäisiksi.

Seppo Kosonen
tiejohtaja



Valtaosa tienpidon rahoituksesta kuluu tieverkon hoitoon ja kunnostukseen

Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma (TTS) on laadittu 556 miljoonan euron vuotuisen perustienpidon rahoituskehikseen. Keski-Suomen tiepiirin osuus tästä on noin 33 miljoonaa euroa vuodessa.

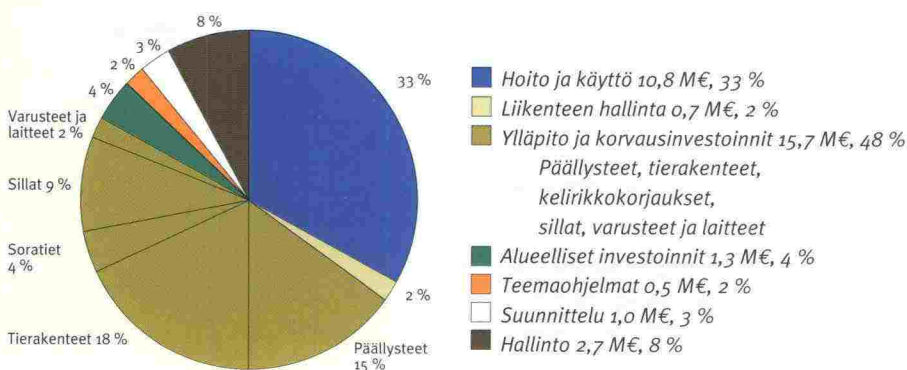
Suunnitelman lähtökohtana on ollut tieverkon nykyisen hoitotason ja kunnan säilyttäminen. Tiepiiri käyttää tiestön hoitoon vuosittain noin 11 miljoonaa euroa (33 % perustienpidon rahoituksesta). Tiehallinnon valtakunnallisten ja Keski-Suomen tiepiirin alueellisten linjausten mukaisesti tieverkon kuntoa parantavien peruskorjausten ja ylläpidon osuus säilyy vähintään aiempien vuosien tasolla. Niiden osuus perustienpidon rahoituksesta on noin 16 miljoonaa euroa (48 % perustienpidon rahoituksesta).

Tieverkon tasoa parantaviin investointeihin on vain hyvin vähäiset mahdollisuudet. Investointeihin käytettävissä olevalla rahoituksella (keskimäärin 1,3 miljoonaa euroa/vuosi) pystytään tekemään lähinnä vain pieniä, liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Investointihankkeiden määrä

pysyy vähäisenä koko ohjelmakauden, ellei tienpidon rahoitusta saada kasvuun. Ministerityöryhmän valmistelemien teema-hankkeiden mukaan voidaan parantaa koulumatkojen liikenneturvallisuutta rakentamalla kevyen liikenteen väyliä seitsemässä taajamassa. Kasvavien kaupunkiseutujen teemaohjelmassa on vuonna 2007 alkavana hankkeena mukana Kuokkalan kehäväylän rakentaminen Jyväskylässä.

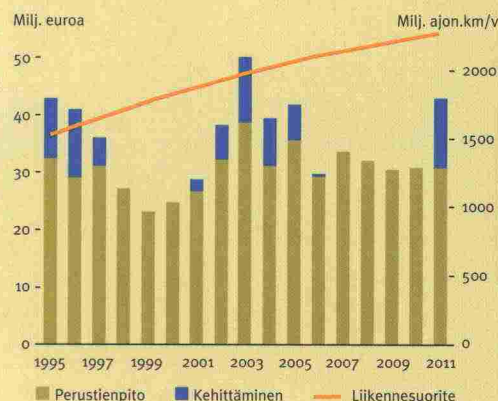
Suurimmat pääteiden investoinnit tehdään eduskunnan päättämällä erillisrahoituksella. Tällainen tiehanke Keski-Suomen alueella on valtatie 4 parantaminen Lusin ja Vaajakosken välillä (72 miljoonaa euroa). Hanke sisältyy liikenneväyläpolitiikka valmistelleen ministerityöryhmän mietintöön, mutta rakentaminen pääsee tämänhetkisen käsityksen mukaan alkuun aikaisintaan vuonna 2011.

Perustienpidon keskimääräinen rahoitus Keski-Suomen tiepiirissä toiminta- ja talouskaudella 2007–2011



Keskeisimmät tienpidon painotukset Keski-Suomessa

- Hoidon laatu on päteillä hyvä ja muulla tieverkolla tyydyttävä.
- Päteiden kunto säilytetään nykyisellä tasolla.
- Sorateiden kelirikkokorjauksia jatketaan.
- Siltojen korjauksia lisätään. Hännilänsalmen silta valtatiellä 4 Viitasaarella uusitaan.
- Investoinneissa painottuvat pienet liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet.
- Taajamissa tehdään pääasiassa pieniä, liikenneturvallisuutta parantavia toimia.
- Nopeusrajoituksia alennetaan liikenneturvallisuuden sitä edellyttäessä.
- Nopeusrajoitusten automaattivalvontaa lisätään.





Liikenne- turvallisuutta painotetaan kaikessa tienpitotoiminnassa

Tiehallinnon yhtenä keskeisenä tavoitteena on vakavien liikenneonnettomuuksien jatkuva vähentäminen. Pääteillä ensi vaiheessa tehtävät toimenpiteet suunnataan liikenneturvallisuuden parantamiseen. Pieniä liikenneturvallisuustoimia tehdään myös seutu- ja yhdysteillä. Sään ja kelin mukaan muuttuvien nopeusrajoitusten käyttöä tehostetaan ja automaattista nopeusvalvontaa laajennetaan. Teiden nopeusrajoitukset ja hoidon laatu sovitetaan entistä paremmin yhteen. Pääteiden ohituskaistoja kehitämällä pyritään estämään vakavia kohtamisonnettomuuksia. Taajamien ja tienvarsi-kylien liikenneturvallisuutta parannetaan alentamalla nopeusrajoituksia. Laadittuja liikenneturvallisuussuunnitelmia ylläpidetään ja päivitetään yhteistyössä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa. Koulu-kuljetusten kannalta tärkeiden pysäkkien liikennejärjestelyjä ja hoitoa parannetaan. Ohjelmakauden alkupuolella valmistuu uusi valtakunnallinen liikenneturvallisuus-ohjelma, jonka mukaisia linjauksia sovelletaan käytäntöön.

Yritysten toiminta- mahdollisuuksista pidetään huolta

Pääteiden nykyinen toimivuus, kunto ja hoidon taso ovat hyviä. Ne eivät ole esteenä alueen yritysten kehittymiselle. Paikallisia ongelmia kuitenkin on.

Kuljetusten toimintavarmuutta palvelevia investointeja ei pystytä toteuttamaan odotusten mukaisesti. Merkittävimmät päätiehankkeet odottavat edelleenkin eduskunnan päätöksiä. Liikenneväyläpolitiikka valmistelleen ministerityöryhmän esityksessä mukana olevan hankkeen valtatie 4 välin Lusi–Vaajakoski toteutuminen mahdollistaisi valtakunnallisesti tärkeän elinkeinoelämän kuljetusten reitin sujuvuuden ja turvallisuuden paranemisen.

Paikallisten maankäyttöratkaisujen edellyttämät toimenpiteet, lähinnä liittymien rakentaminen ja parantaminen, toteutuvat hitaasti. Seutu- ja yhdystieverkolla siltojen ja teiden peruskorjaukset parantavat perustuotannon kuljetusten luotettavuutta ja edistävät myös matkailuelinkeinon toimintaedellytyksiä.

Tieverkon palvelu- tasossa ei tapahdu merkittäviä muutoksia

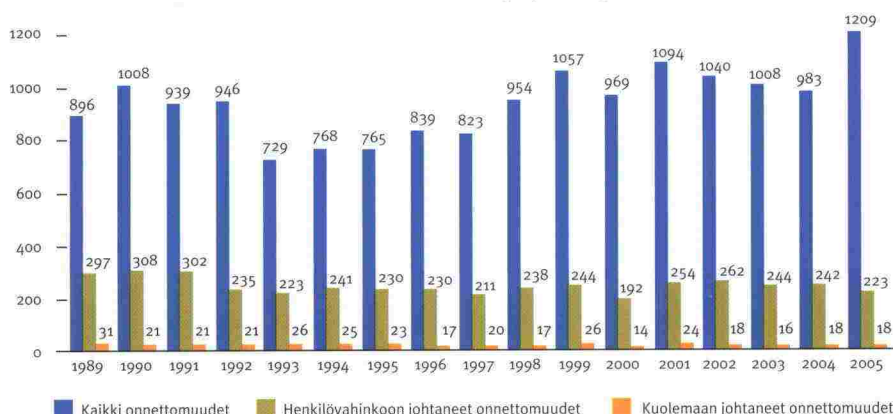
Päätieverkolla liikkumisolosuhteet säilyvät nykyisellä tasolla. Talvihoidon tasossa ei tapahdu merkittäviä muutoksia ja päällysteiden kunto säilyy hyvänä. Liikenteen kasvassa ja investointien viivästyessä palvelutaso heikkenee. Nopeusrajoituksia joudutaan vaarallisimmilla osuuksilla alentamaan liikenneturvallisuuden ja liittymien toimivuuden parantamiseksi. Liikenteen valvonnan tehostamiseksi lisätään automaattista nopeuden valvontaa.

Muun tieverkon kunto säilyy kuntakeskusten välisillä yhteyksillä nykyisellä tasolla, mutta vähäliikenteisillä teillä kunto mahdollisesti hieman heikkenee. Ohjelmakaudella korjataan päällysteitä keskimäärin 250 kilometriä vuodessa. Sorateiden päällystämiseen ei ole mahdollisuuksia. Runkokelirikkoo vähennetään noin 60 kilometriä vuodessa, mikä parantaa kuljetusten sujuvuutta yhdystieverkolla.

Taajamissa ajoneuvoliikenteen oloissa ei tapahdu oleellisia muutoksia. Kevyen liikenteen väylien rakentaminen parantaa taajamissa erityisesti kevyen liikenteen turvallisuutta. Ohjelmakaudella toteutetaan pieneköjä taajamateiden parannuksia mm. Viitasaarella, Kannonkoskella ja Multialla sekä useissa maaseututaajamissa teemahankeohjelman mukaisesti.

Haja-asutusalueella parannetaan turvallisuutta mm. koulujen läheisyydessä ja asutustihentymien kohdilla nopeusrajoituksilla ja niillä tukevilla rakenteellisilla toimenpiteillä.

Onnettomuudet Keski-Suomen maanteillä 1989–2005





Tienkäyttäjien liikkumisolot säilyvät ennallaan

Tiestön hoidon tasossa ei tapahdu merkittäviä muutoksia. Asiakkaiden tarpeisiin perustuvaa täsmähoitoa jatketaan. Pienillä investointihankkeilla parannetaan liikenneturvallisuutta taajamissa ja osalla päätieverkkoa. Liikenneympäristön turvallisuutta ja esteettömyyttä edistetään erityisesti taajamissa ja kaupunkiseuduilla. Investointihankkeiden lykkääntyminen myöhemmäksi heikentää liikkumisolosuhteita, sillä liikenne kasvaa varsinkin pääteillä ja suurimpien kaupunkiseutujen ympäristössä.

Henkilöautoliikenteen olot säilyvät pääosin ennallaan. Jyväskylän kaupunkiseuduilla liikenteen kasvu aiheuttaa paikallisia toimivuusongelmia. Isojen tiehankkeiden sijasta pääteillä voidaan tehdä vain pieniä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä liikenneonnettomuuksien vähentämiseksi ja niiden seurausten lieventämiseksi.

Joukkoliikenteen olot paranevat. Tieverkolta parannetaan erityisesti koulukuljetusten kannalta tärkeitä linja-autopysäkkejä ja

parannetaan pikavuoropysäkkien laatua.

Kevyen liikenteen olot paranevat jonkin verran. Liikenneväyläpolitiikkaa valmistelleen ministerityöryhmän ehdotusten mukaisten hankkeiden toteutuessa kevyen liikenteen olot paranevat taajamissa ja niiden reuna-alueilla. Työryhmän mietinnössä on mainittu seitsemän hanketta Keski-Suomen tiepiirin alueelta. Tämän lisäksi tehdään kevyen liikenteen väyliä ja alikulkukäytäviä noin kymmenellä taajamaseudulla.

Elinkeinoelämän kuljetusolot paranevat hitaasti. Elinkeinoelämän kannalta tärkeimmät kysymykset ovat pääteiden liikennöitävyys ja muun tieverkon siltojen kunto, kelirikko sekä talvihoito. Tieverkon ylläpidon pysyminen nykyisellä tasolla varmistaa pääteiden hyvän rakenteellisen kunnon säilymisen. Sorateillä kelirikon aiheuttamat haitat vähenevät, mutta eivät kokonaan poistu. Pääteillä merkittävien investointikohteiden viivästyminen huonontaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Ympäristöhaittoja vähennetään

Tieliikenne on huomattava ympäristön kuormittaja etenkin melun ja päästöjen osalta. Liukkauden poistamiseen käytetty suola aiheuttaa merkittävimmät ympäristöhaitat tienpidossa. Raskaan liikenteen lisääntyminen ja onnettomuudet aiheuttavat pohjavesille kasvavan riskin. Tiepiiri seuraa suolauksen vaikutuksia pohjaveden laatuun useissa kohteissa.

Tieliikenteen meluhaitat säilyvät lähes ennallaan. Uusia meluesteitä rakennetaan pääasiassa vain tiehankkeiden yhteydes-

sä. Ajonopeuksien alentaminen vähentää melua taajamissa ja tienvarsikylien kohdalla. Tieympäristön hoitoa kehittämällä luodaan edellytyksiä säilyttää arvokkaita luontokohteita. Tieympäristön hoidolla voidaan vaikuttaa myönteisesti maisematai taajamakuvaan.

Tiehallinnon uusi ympäristöpolitiikka ja -ohjelma 2006–2010 valmistuu ohjelmakauden alussa. Ympäristöpolitiikan linjauksia sovelletaan suunnitelmakauden aikana käytäntöön.

Liikennejärjestelmää ja maankäyttöä suunnitellaan yhteistyössä

Uusien asuin-, työpaikka- ja palvelualueiden kehittyminen sekä liikkumista ja kuljetuksia tukeva liikennejärjestelmä edellyttää maankäytön ja liikenteen suunnittelua samanaikaisesti.

Tiepiiri edistää liikennejärjestelmäsuunnittelun liittämistä kaavoitusprosesseihin siten, että liikennejärjestelmän suunnittelusta tulisi kiinteä osa maankäytön suunnittelua. Suunnitteluyhteistyötä kuntien ja ympäristökeskuksen kanssa tehostetaan osallistumalla maankäytön kehittämiskusteluihin.

Liikennejärjestelmää kehitetään yhdessä kuntien, Länsi-Suomen lääninhallituksen, Keski-Suomen liiton ja muiden toimijoiden kanssa osallistumalla aktiivisesti liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja aiesopimusten toteuttamiseen. Maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa toteutetaan aiesopimuksen mukaisesti. Jyväskylän seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman aiesopimuksen toteutumista seurataan vuosittain yhteistyössä mukana olevien osapuolten kanssa.

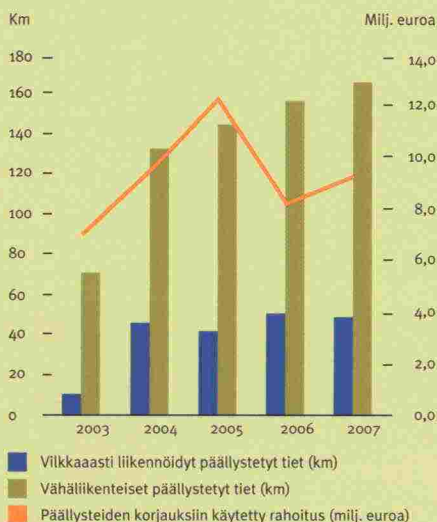
Runkoverkkoon kuuluvien valtateiden 4 ja 9 toiminnallisia ratkaisuja kehitetään korkealuokkaisen päätien vaatimusten ja laaditun valtakunnallisen pääteiden kehittämisstrategian edellyttämään suuntaan. Runkoteiden kehittämismahdollisuudet turvataan suunniteltaessa maankäytön ratkaisuja.

Keski-Suomen tiepiirin tiehankkeet 2007–2011



Keski-Suomen tieverkon kunto

Päällystetyt tiet



Päällystetyt tiet

Päällystettyjen teiden uudelleen päällystämisen painopistettä siirretään vilkkaimmin liikennöidyille teille. Suunnitelmakaudella näiden teiden päällysteiden kunto hiukan paranee ja hiljaisten teiden pintakunto heikkenee.

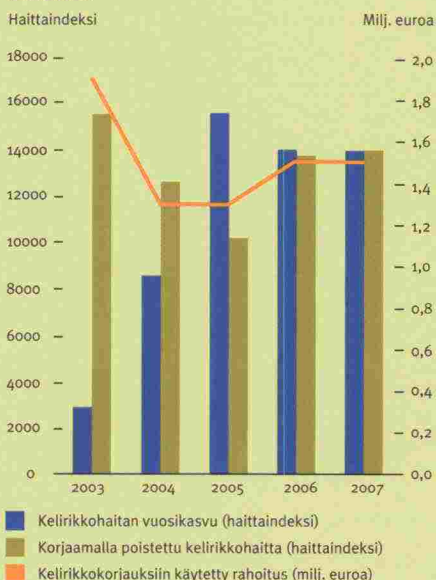
Tiepiirin alueella on noin 2900 kilometriä päällystettyjä maanteitä. Päällystysohjelmassa on painopiste ollut jo muutaman vuoden ajan vilkkaaasti liikennöidyillä teillä. Vähäliikenteisillä teillä päällysteiden kunto on huonontunut. Vähäliikenteisten teiden osalta haetaan korjausvaihtoehtoja, joilla tiet voidaan edelleen ylläpitää osana päällystettyä tieverkkoa. Vuonna 2005 päällystettiin tiejakso valtatiellä 9 Oriveden ja Muuramen välillä, minkä johdosta rahoituksessa tapahtui selkeä nousu. Suunnitelmakaudella tiepiiri panostaa päällysteiden korjaamiseen valtakunnallisten linjausten mukaisesti. Päällystystoiminnan tavoitteiden saavuttaminen on erittäin haasteellista.

Soratiet

Sorateiden kelirikon määrä ja painorajoitettujen teiden kokonaispituus on viime vuosina vähentynyt. Suunnitelmakauden alkupuolella kelirikkokorjauksia toteutetaan vuosittain 200 tiekilometrillä.

Tiepiirin alueella on noin 2400 kilometriä sorapintaisia maanteitä, joista suurin osa on rakentamattomia sorateita. Kelirikon kokonaan poistaminen edellyttäisi rakentamattomien sorateiden uudelleen

Soratiet



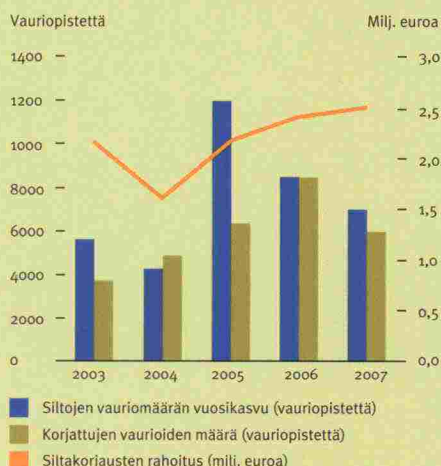
rakentamista. Viime vuosina kelirikon haitan määrä on heilahdellut suuresti, mikä osittain johtuu myös sääolosuhteista. Kelirikkokorjaustöiden kohdentamisessa vaikuttavat tien liikenteellinen merkittävyys sekä perustuotannon kuljetusten ja toimintaedellytysten turvaaminen. Kelirikkohojelman pituus pysyy ennallaan. Tehtyjen selvitysten mukaan olisi vielä laajamittaisempi sorateiden kelirikon poistaminen hyvin kannattavaa esimerkiksi metsäteolisuuden toiminnan ja raakapuu kuljetusten kannalta. Suunnitelmakaudella tiepiiri panostaa sorateiden korjaamiseen saavuttaen korjaustoiminnan tavoitteet.

Sillat

Suunnitelmakauden tavoitteena on pysäyttää siltojen kunnan heikkeneminen vuoteen 2009 mennessä, minkä jälkeen toiminnan painopiste siirretään siltojen peruskorjauksiin.

Tiepiirin alueella on 925 tiehallinnon ylläpitämää siltaa, jotka on pääsääntöisesti rakennettu 1960- ja 1970-luvuilla nykyisen tieverkon rakentamisen yhteydessä. Suuri osa silloista on saavuttanut keski-ikä, mikä näkyy laajempien ylläpitoluontoisten vaurioiden sekä huonokuntoisten siltojen lisääntymisenä. Tiepiirin osuus Tiehallinnon siltojen vaurioista on noin 7 % ja huonokuntoisten siltojen osuudesta noin 4 %. Viime vuosina siltojen vaurioituminen on lisääntynyt, mikä pääosin johtuu käynnissä olleista suurten vesistösiltojen tarkastuksista.

Sillat



Sillankorjaustoiminnan asetetut tavoitteet edellyttäisivät ensivaiheessa painopisteen siirtämistä ylläpitotoimintaan sekä lisäksi vuosien 2009–2011 aikana noin 25 huonokuntoisen sillan peruskorjausta. Kuntosyistä tehtävän Hännilänsalmen riippusillan uusiminen sekä muiden suurten vesistösiltojen korjaaminen vaatii tiepiirin siltarahoituksen painopisteen kohdentamista vastoin valtakunnallisia linjauksia, minkä vuoksi suunnitelmakaudelle asetetut tavoitteet eivät ole täysin tiepiirin saavutettavissa.

Varusteet ja laitteet

Varusteiden ja laitteiden osalta kunto heikkenee, koska viime vuosina niiden systemaattiseen korjaamiseen ei ole ollut mahdollisuutta. Erityisesti lisääntynyt paine kaiteiden ja telematiikkalaitteiden uusimistarpeeseen suunnitelmakaudella. Tiepiirin varusteisiin ja laitteiden hoito sekä ylläpito tapahtuu pääosin kunnossapidon alueurakoiden yhteydessä. Suunnitelmakaudella tiepiirin varusteisiin ja laitteisiin varattu rahoitus kohdennetaan vain kii-reellisimpiin kunnostuskohteisiin, huonokuntoisten tai liikenneturvallisuutta heikentävien varusteiden uusimiseen. Systemaattiseen varusteiden uusimiseen ei nykyisellä rahoituksella pystytty. Tiepiirin telematiikkalaitteiden osalta varaudutaan vuosittain laitteiden uusimiseen, koska teknisesti vanhentuneen laitteiston ylläpito ei ole järkevää.



Tiehallinto

Tiehallinnon tehtävänä on ylläpitää ja kehittää maanteitä sekä niiden liikenneolo- ja osana koko liikennejärjestelmää. Tiehallinnon toiminnan lähtökohtana ovat yhteiskunnan tarpeet ja kansalaisten hyvinvointi. Asiakaslähtöisyys ja tasapuolisuus ovat toimintamme perusta. Tavoitteenamme on kehittää ja ottaa käyttöön hankintamenettelyt, jotka mahdollistavat suunnittelijoiden ja urakoitsijoiden innovaatioiden ja tuotekehitystyön hyödyntämisen. Tiehallinto viestii avoimesti palveluiden hankinnasta tavoitteenaan parantaa yrittäjien valmiutta osallistua kilpailuun palveluiden tuottamisesta.

Keski-Suomen tiepiiri vastaa Keski-Suomen maakunnan maanteiden hoidosta, ylläpidosta ja kehittämisestä sekä tienkäyttäjille tarjottavista viranomaispalveluista. Tiepiirin toiminnassa korostuu maakunnan, kuntien ja muiden aluehallinto-viranomaisten kanssa tehtävä jatkuva yhteistyö alueen liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Tiehallinnon palvelulupaus

Tietoa matkan suunnitteluun

Tiehallinto tarjoaa tuoretta ja luotettavaa tietoa pääteiden ja muiden vilkkaiden teiden kelistä, liikenteestä sekä äkillisistä liikenteen häiriöistä, jotka aiheuttavat tienkäyttäjän matkaan 10 minuutin viiveen tai kestävät yli 30 minuuttia.

Liikkuminen talvella

Tiehallinto turvaa tieliikenteen toimivuuden myös talviaikaan. Talvihoitoon kuuluvat muun muassa liukkaudentorjunta, lumien auraus, tien tasaaminen, lumivallien poisto ja liikennemerkkien puhdistaminen. Tiet on luokiteltu hoitoluokkiin niiden liikenteellisen merkityksen mukaan. Saman luokan tiet hoidetaan koko maassa samantarvoisesti ja luokitusta tarkistetaan vuosittain.

Liikkuminen kesällä

Kesällä Tiehallinto huolehtii muun muassa päällystettyjen teiden, sorateiden, siltujen, liikennemerkkien, ajoratamaalausten ja viheralueiden kunnosta.

Liikkuminen tietyömailla

Tiehallinto lupaa, että tietyömaat eivät häiritse kohtuuttomasti tienkäyttäjien liikumista. Tiellä työskentelevät urakoitsijat velvoitetaan varmistamaan tienkäyttäjien ja työntekijöiden turvallisuus ja minimoimaan työskentelyn aiheuttamat haitat liikenteelle.

Lupa-asiat

Tiehallinto käsittelee viivytyksettä ja asiantuntevasti erilaisia tienpitoon liittyviä lupia, sopimuksia ja lausuntoja. Niihin liittyvät päätökset perustuvat lakeihin ja asetuksiin sekä voimassa oleviin ohjeisiin ja niitä tehtäessä huomioidaan erityisesti liikenneturvallisuusasiat ja suunnitteilla olevat toimenpiteet.

Asiakaspalvelu

Tiehallinnon asiakaspalvelu varmistaa, että saat kyselyysi tai palautteeseesi vastauksen mahdollisimman nopeasti, viimeistään kahden viikon aikana yhteydenotosta.

Ota yhteyttä

KESKI-SUOMEN TIEPIIRI

Puhelinvaihe 0204 22 11 • Cygnaeuksenkatu 1, PL 58, 40101 Jyväskylä

www.tiehallinto.fi/keski-suomi • keski-suomen.tiepiiri@tiehallinto.fi

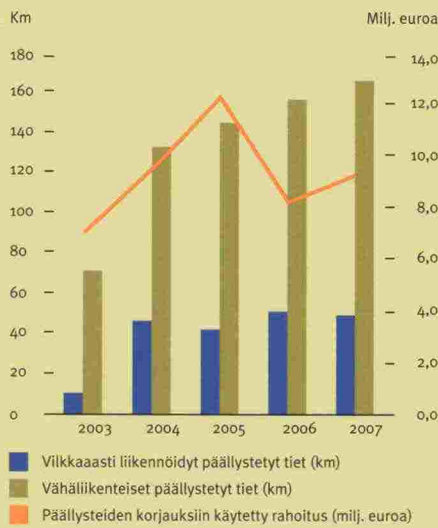
Lisätietoja antavat: Tiejohdaja Seppo Kosonen, 0204 22 5700

Esikuntapäällikkö Tiina Lamminmäki, 0204 22 5733

Suunnittelupäällikkö Hannu Keralampi, 0204 22 5710

Keski-Suomen tieverkon kunto

Päällystetyt tiet



Päällystetyt tiet

Päällystettyjen teiden uudelleen päällystämisen painopistettä siirretään vilkkaaimin liikennöidyille teille. Suunnitelmakaudella näiden teiden päällysteiden kunto hiukan paranee ja hiljaisten teiden pintakunto heikkenee.

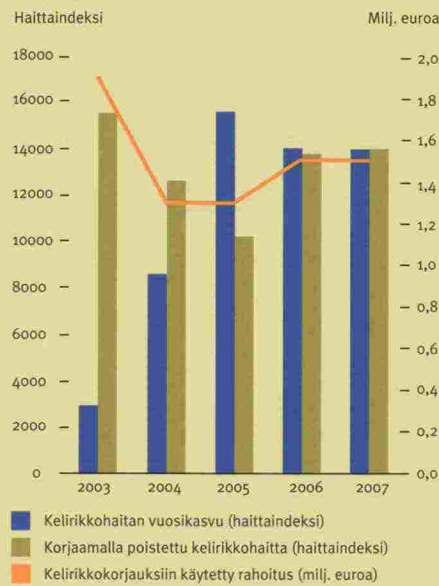
Tiepiirin alueella on noin 2900 kilometriä päällystettyjä maanteitä. Päällystysohjelmassa on painopiste ollut jo muutaman vuoden ajan vilkkaasti liikennöidyillä teillä. Vähäliikenteisillä teillä päällysteiden kunto on huonontunut. Vähäliikenteisten teiden osalta haetaan korjausvaihtoehtoja, joilla tiet voidaan edelleen ylläpitää osana päällystettyä tieverkkoa. Vuonna 2005 päällystettiin tiejakso valtatiellä 9 Oriveden ja Muuramen välillä, minkä johdosta rahoituksessa tapahtui selkeä nousu. Suunnitelmakaudella tiepiiri panostaa päällysteiden korjaamiseen valtakunnallisten linjausten mukaisesti. Päällystystoiminnan tavoitteiden saavuttaminen on erittäin haasteellista.

Soratiet

Sorateiden kelirikon määrä ja painorajoitettujen teiden kokonaispituus on viime vuosina vähentynyt. Suunnitelmakauden alkupuolella kelirikkokorjauksia toteutetaan vuosittain 200 tiekilometrillä.

Tiepiirin alueella on noin 2400 kilometriä sorapintaisia maanteitä, joista suurin osa on rakentamattomia sorateitä. Kelirikon kokonaan poistaminen edellyttäisi rakentamattomien sorateiden uudelleen

Soratiet



rakentamista. Viime vuosina kelirikon haitan määrä on heilahdellut suuresti, mikä osittain johtuu myös sääolosuhteista. Kelirikkokorjaustöiden kohdentamisessa vaikuttavat tien liikenteellinen merkittävyys sekä perustuotannon kuljetusten ja toimintaedellytysten turvaaminen. Kelirikkohjelman pituus pysyy ennallaan. Tehtyjen selvitysten mukaan olisi vielä laajamittaisempi sorateiden kelirikon poistaminen hyvin kannattavaa esimerkiksi metsäteolisuuden toiminnan ja raakapuukuljetusten kannalta. Suunnitelmakaudella tiepiiri panostaa sorateiden korjaamiseen saavutuksen korjaustoiminnan tavoitteet.

Sillat

Suunnitelmakauden tavoitteena on pysäyttää siltojen kunnan heikkeneminen vuoteen 2009 mennessä, minkä jälkeen toiminnan painopiste siirretään siltojen peruskorjauksiin.

Tiepiirin alueella on 925 tiehallinnon ylläpitämää siltaa, jotka on pääsääntöisesti rakennettu 1960- ja 1970-luvuilla nykyisen tieverkon rakentamisen yhteydessä. Suuri osa silloista on saavuttanut keski-ikä, mikä näkyy laajempien ylläpitoluontoisten vaurioiden sekä huonokuntoisten siltojen lisääntymisenä. Tiepiirin osuus Tiehallinnon siltojen vaurioista on noin 7 % ja huonokuntoisten siltojen osuudesta noin 4 %. Viime vuosina siltojen vaurioituminen on lisääntynyt, mikä pääosin johtuu käynnissä olleista suurten vesistösiltojen tarkastuksista.

Sillat



Sillankorjaustoiminnan asetetut tavoitteet edellyttäisivät ensivaiheessa painopisteen siirtämistä ylläpitotoimintaan sekä lisäksi vuosien 2009–2011 aikana noin 25 huonokuntoisen sillan peruskorjausta. Kuntosyistä tehtävän Hännilänsalmen riippusillan uusiminen sekä muiden suurten vesistösiltojen korjaaminen vaatii tiepiirin siltarahoituksen painopisteen kohdentamista vastoin valtakunnallisia linjauksia, minkä vuoksi suunnitelmakaudelle asetetut tavoitteet eivät ole täysin tiepiirin saavutettavissa.

Varusteet ja laitteet

Varusteiden ja laitteiden osalta kunto heikkenee, koska viime vuosina niiden systemaattiseen korjaamiseen ei ole ollut mahdollisuutta. Erityisesti lisääntyy paine kaiteiden ja telematiikkalaitteiden uusimistarpeeseen suunnitelmakaudella. Tiepiirin varusteisiin ja laitteiden hoito sekä ylläpito tapahtuu pääosin kunnossapidon alueurakoiden yhteydessä. Suunnitelmakaudella tiepiirin varusteisiin ja laitteisiin varattu rahoitus kohdennetaan vain kii-reellisimpiin kunnostuskohteisiin, huonokuntoisten tai liikenneturvallisuutta heikentävien varusteiden uusimiseen. Systemaattiseen varusteiden uusimiseen ei nykyisellä rahoituksella pystytä. Tiepiirin telematiikkalaitteiden osalta varaudutaan vuosittain laitteiden uusimiseen, koska teknisesti vanhentuneen laitteiston ylläpito ei ole järkevää.

Tiehallinto

Tiehallinnon tehtävänä on ylläpitää ja kehittää maanteitä sekä niiden liikenneoloja osana koko liikennejärjestelmää. Tiehallinnon toiminnan lähtökohtana ovat yhteiskunnan tarpeet ja kansalaisten hyvinvointi. Asiakaslähtöisyys ja tasapuolisuus ovat toimintamme perusta. Tavoitteenamme on kehittää ja ottaa käyttöön hankintamenettelyt, jotka mahdollistavat suunnittelijoiden ja urakoitsijoiden innovaatioiden ja tuotekehitystyön hyödyntämisen. Tiehallinto viestii avoimesti palveluiden hankinnasta tavoitteenaan parantaa yrittäjien valmiutta osallistua kilpailuun palveluiden tuottamisesta.

Keski-Suomen tiepiiri vastaa Keski-Suomen maakunnan maanteiden hoidosta, ylläpidosta ja kehittämisestä sekä tienkäyttäjille tarjottavista viranomaispalveluista. Tiepiirin toiminnassa korostuu maakunnan, kuntien ja muiden aluehallinto-viranomaisten kanssa tehtävä jatkuva yhteistyö alueen liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Ota yhteyttä

KESKI-SUOMEN TIEPIIRI

Puhelinvaihe 0204 22 11 • Cygnaeuksenkatu 1, PL 58, 40101 Jyväskylä
www.tiehallinto.fi/keski-suomi • keski-suomen.tiepiiri@tiehallinto.fi
 Lisätietoja antavat: Tiejohtaja Seppo Kosonen, 0204 22 5700
 Esikuntapäällikkö Tiina Lamminmäki, 0204 22 5733
 Suunnittelupäällikkö Hannu Keralampi, 0204 22 5710

Tiehallinnon palvelulupaus

Tietoa matkan suunnitteluun

Tiehallinto tarjoaa tuoretta ja luotettavaa tietoa pääteiden ja muiden vilkkaiden teiden kelistä, liikenteestä sekä äkillisistä liikenteen häiriöistä, jotka aiheuttavat tienkäyttäjän matkaan 10 minuutin viiveen tai kestävät yli 30 minuuttia.

Liikkuminen talvella

Tiehallinto turvaa tieliikenteen toimivuuden myös talviaikaan. Talvihoitoon kuuluvat muun muassa liukkaudentorjunta, lumien auraus, tien tasaaminen, lumivallien poisto ja liikennemerkkien puhdistaminen. Tiet on luokiteltu hoitoluokkiin niiden liikenteellisen merkityksen mukaan. Saman luokan tiet hoidetaan koko maassa samanarvoisesti ja luokitusta tarkistetaan vuosittain.

Liikkuminen kesällä

Kesällä Tiehallinto huolehtii muun muassa päällystettyjen teiden, sorateiden, siltojen, liikennemerkkien, ajoratamaalausten ja viheralueiden kunnosta.

Liikkuminen tietyömailla

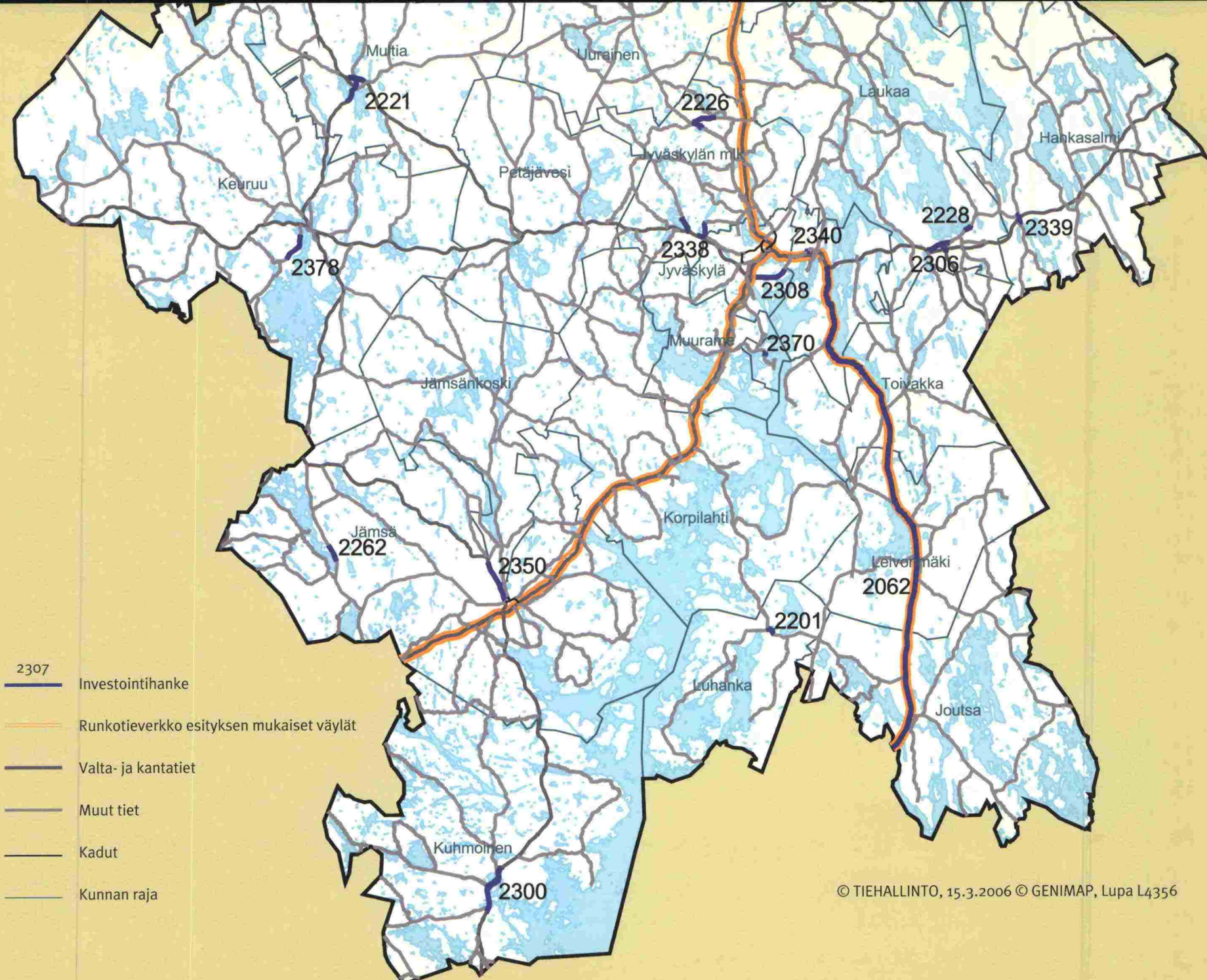
Tiehallinto lupaa, että tietyömaat eivät haittaa kohtuuttomasti tienkäyttäjien liikumista. Tiellä työskentelevät urakoitsijat veloitetaan varmistamaan tienkäyttäjien ja työntekijöiden turvallisuus ja minimoimaan työskentelyn aiheuttamat haitat liikenteelle.

Lupa-asiat

Tiehallinto käsittelee viivytystä ja asiantuntevasti erilaisia tienpitoon liittyviä lupia, sopimuksia ja lausuntoja. Niihin liittyvät päätökset perustuvat lakeihin ja asetuksiin sekä voimassa oleviin ohjeisiin ja niitä tehtäessä huomioidaan erityisesti liikenneturvallisuusasiat ja suunnitteilla olevat toimenpiteet.

Asiakaspalvelu

Tiehallinnon asiakaspalvelu varmistaa, että saat kyselyysi tai palautteeseesi vastauksen mahdollisimman nopeasti, viimeistään kahden viikon aikana yhteydenotostasi.



© TIEHALLINTO, 15.3.2006 © GENIMAP, Lupa L4356

Liikenne- ja viestinäministeriön Liikenneinvestointiohjelman mukaiset teema- ja investointiohjelmahankkeet vuosina 2007–2011										
Nro	Tie	Kohteen nimi	Kunta	Kustan- arvio M€	aiem- min	2007	2008	2009	2010	2011
Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen										
2308	Katu	Kuokkalan kehätie	Jyväskylä	5,4						
Koulumatkojen edellytysten parantaminen maaseututaajajamissa										
2201	618	Tammijärven kevytliikenneväylät	Luhanka	0,3						
2228	6403,16730	Lievestuoreen kevytliikenneväylät	Laukaa	0,6						
2338	16683, 16685	Vesangan ja Ruokkeen kevytliikenneväylät	Jyväskylän mlk	1,0						
2339	9, 6411, 6183	Niemisjärven kevytliikenneväylät	Hankasalmi	0,6						
2340	16630	Vaajakoskentien kevytliikenneväylät	Jyväskylän mlk	0,3						
2226	630,6300	Tikkakosken kevytliikenneväylät	Jyväskylän mlk	0,8						
2300	24,3291	Kuhmoisten kevytliikenneväylät	Kuhmoinen	1,0						
Investointiohjelma										
2062	4	Lusi-Vaajakoski	Useita	72,0						
Perustienpidon alueelliset investoinnit vuosina 2007–2011										
2370	16621	Louhunsalmen sillan kohdalla	Jyväskylä	0,340						
2378	348	Keuruselän kevytväylä	Keuruu	0,130						
2287	4	Hännilänsalmen sillan kohdalla	Viitasaari	1,000						
2383	16889 648	Kannonkosken taajaman parantaminen	Kannonkoski	0,300						
2297	69	Koulun alikulkujärjestelyt	Konnevesi	0,200						
2350	56	Pääskysmäen kevytväylä	Jämsä	0,500						
2304	69	Istunmäen kevytväylä	Konnevesi	0,300						
2262	343	Suinulan kevytväylä	Jämsä	0,330						
2224	16911	Viitasaaren taajama	Viitasaari	0,600						
2306	9, 13	Lievestuoreen liittymä	Laukaa	1,500						
2221	58, 16529	Multian taajama	Multia	0,530						

Hännilänsalmen sillan kokonaiskustannusarvio 8,5 M€



Tienpidossa etsitään vaihtoehtoja

Tienpidon ratkaisut mitoitetaan tiedossa oleviin tarpeisiin. Tavoitteena on mahdollisimman tehokkaat ja kaikkia osapuolia tyydyttävät ratkaisut.

Taloudellisia vaihtoehtoja ja rahoitusmahdollisuuksia etsitään tiiviissä yhteistyössä eri liikennemuotojen, kuntien, muiden viranomaisten ja elinkeinoelämän edustajien kanssa. Hoidossa pyritään edelleen nykyistä laajempiin, monipuolimpiin ja pitkäkestoisempiin urakoihin. Tienpitotuotteiden hankinnassa tuottajia kannustetaan innovatiivisuuteen ja haetaan kokonaistaloudellisia toimintatapoja.

Tiehallinnon ja kuntien kesken jaetaan tienpitoon liittyviä vastuita uudelleen. Vastuu osasta maanteiden valaistuksista siirtyy ja linja-autopsäkkien hoitovastuu on jo siirretty kunnilta Tiehallinnolle. Asemakaava-alueilla tapahtunee joitakin hallinnollisia muutoksia maanteistä kaduiksi ja päinvastoin kaavoituksen ja taajamateiden saneerauksen yhteydessä.

Tieverkon investointien toteuttaminen suunnitellussa aikataulussa on ensiarvoisen tärkeää alueiden kehittymisen kannalta. Tästä huolimatta entistä useampia suunniteltuja yhteiskuntataloudellisesti tehokkaita investointeja siirtyy nykyisellä rahoituksella myöhemmin toteutettavaksi.